

بحر الحجاز في العصور الوسطى

للكنور: حسين ربيع
الأستاذ المشارك (زاسو)

لبحر الحجاز أو البحر الأحمر أهمية خاصة في تاريخ الإسلام والمسلمين نظراً لأنه الطريق البحري الموصل إلى بلاد الحجاز حيث الحرمين الشريفين في مكة والمدينة ، واعتبر المسلمون في العصور الوسطى بحر الحجاز^(١) بحراً إسلامياً ، وحرصوا حرصاً تاماً على عدم السماح لأي سفن هندية أو صينية أو إيطالية أو غيرها أن تبحر فيما وراء ثغر عدن شمالاً ، وأصبحت تجارة بحر الحجاز في أيدي التجار المسلمين دون سواهم .

ومن الثابت أن العرب قبل الإسلام ، عرّفوا ركوب البحر ، فقد ورد ذكر البحر والفلك التي تجري فيه بما ينفع الناس في آيات كثيرة من القرآن الكريم ، ونذكر على سبيل المثال لا ٧١ ص قوله سبحانه وتعالى : « الله الذي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ الْفُلْكَ فِيهِ بِأَمْرِهِ ، وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ » وقوله تعالى : « وهو الذي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْماً طَرِيّاً وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ

(١) عن تسمية البحر الأحمر باسم بحر الحجاز أنظر :

أبو شامة : كتاب الروضتين في أخبار الدولتين ، ط . القاهرة ، ١٢٨٧/١٨٧٠ م ، ج ٢ ص ٣٥ ، ٣٧ ؛ ابن واصل : مفرج الكروب في أخبار بني أيوب ، ط . القاهرة ، ١٩٥٧ ، ج ٢ ، ص ١٣٠ ؛ ابن أياس : بدائع الزهور في وقائع الدهور ، ط . القاهرة ، ١٣٧٩/١٩٧٠ م ، ج ٤ ، ص ١٠٩ .

حِلْيَةٍ تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوْخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ » كذلك جاء ذكرُ البحرِ وركوبِهِ في الأحاديثِ النبوية ، ولذلك لم يكنُ فنُ ركوبِ البحرِ والقتالِ فيه أمراً غريباً على المسلمين منذ فجرِ الإسلام . واعتمد المسلمون في أولِ أمرهم على أبناءِ الأمم التي خضعت لسلطانِهِم ممن كانت لهم دراية بالبحرِ ، وفَسَّرَ العلامةُ عبد الرحمن بن خلدون ذلك في مقدمته بقوله : « فلمنا استقر الملكُ للعرب ، وشَمَخَ سلطانُهُم ، وصارت أممُ العجم خَوَلاً لهم وتحت أيديهم ، وتقرَّب كلُّ ذى صنعةٍ إليهم بمبلغِ صناعته ، واستخدموا من النَوَاتِيَةِ في حاجاتهم البحرية أُمَمًا ، وتكرَّرت ممارستُهُم للبحرِ وثقافته استحدثوا بصراء بها ، فشرَّهوا إلى الجهادِ فيه ، وأنشأوا السِّفْنَ فيه والشَّوَانِي ، وشحنوا الأساطيلَ بالرجالِ والسلاح ، وأمطَوْهَا العساكرَ والمقاتِلَةَ لمن وراء البحرِ من أممِ الكفر » .

وعرف المسلمون أهميةَ بحرِ الحجاز منذ عهد عمر بن الخطاب وفي أعقابِ فتح العرب لمصر ، ففي سنة ٢٣هـ / ٦٤٣م ألحَّ الخليفةُ عمر بن الخطاب على عمرو ابن العاص بحفر القناةِ التي كانت تصل النيل في مصر ببحرِ الحجاز ، (وهي قناةُ فرعونية الأصل ، أعادها بطليموس الثاني وتراجان) وذلك لتسهيل الاتصال وإرسال القمح من الفسطاط إلى الحرمين الشريفين ، وأطلق العرب على تلك القناة اسم خليج أمير المؤمنين ، نسبةً إلى أمير المؤمنين عمر بن الخطاب .

ويحدثنا بعضُ الرواة بأن الخليفةَ العباسي هارون الرشيد أراد كعمرو بن العاص أن يشقَّ قناةً تصلُ بين بحرِ الحجاز وبحرِ الروم مكانَ قناةِ السويس الحالية ، ولكنه صُرف عن هذه الفكرة لسبب كان قد سبق من قبل لعمرو بن العاص ، وهو أن مثل هذه القناة قد تمكَّن البيزنطيون من الاغارة عن مكة والمدينة واختطافِ الحجاج . ولم يكن في هذه المخاوف جنوحٌ إلى الخيال ، لأنه عندما احتل الصليبيون

أيلة على خليج العقبة في القرن السادس الهجري شنّ أحدُ أمرائهم غارةً على موانئ بحرِ الحجاز .

وما أن أصبح المسلمون سادة بحرِ الحجاز حتى خبروا مسالكه نظراً لكثرة الشعب المرجانية التي امتلأ بها ، وأصبحت الملاحة في ذلك البحر في أيدي البحارة المسلمين ، وحرص المسلمون في العصور الوسطى كلّ الحرص على حماية بحرِ الحجاز من أي خطر صليبي أو غيره ، فبلاد الحجاز تظل على ذلك البحر ، وهي بلاد لها أهمية خاصة في نفوس المسلمين في كل زمان حيث أنها موطن الحرمين الشريفين .

ومما ساعد العرب على القيام برحلاتهم البحرية والتجارية في بحرِ الحجاز هو معرفتهم بالبوصله منذ العصر الإسلامي الأول واستخدامها في أسفارهم البحرية . ورغم أن البوصله اختراعٌ صيني إلاّ أن العرب منذُ فجرِ الإسلام كانوا في مقدمة من استخدموا البوصله على نطاق واسع في الملاحة . واستخدم العرب في أولِ معرفتهم بالبوصله قطعةً مجوفةً من الحديد الممغنط على شكلِ سمكة ، وضعوها في طبق به ماء لتطفو على سطحه وتتجه اتجاهاً شمالياً جنوبياً . ونقل العرب البوصله إلى أوروبا في أواخر القرن السادس الهجري وعلموا الأوربيين استخدامها ، ونجد اسم البوصله في كثيرٍ من اللغات الأوربية فهي بالإيطالية بوسالا Bossala وبالفرنسية Boussole ، وتمكن العرب من ارتياد البحار في جرأة ومهارة ، وانتقلت كثيرٌ من المصطلحات البحرية والتجارية إلى اللغات الأوربية بنطقها العربي مثل أدميرال Admiral من الكلمة العربية (أميرُ البحر) وأرسينال Arsenal من الكلمة العربية دارُ الصناعة وفيلوك Felouque من الكلمة العربية الفلّك .

ونشطت التجارة في بحر الحجاز نشاطاً كبيراً ، وأصبحت لمونة شهرة كبيرة

في عالم التجارة وقد نجح الفاطميون الشيعة - أثناء صراعهم مع العباسيين السنيين - في السيطرة على تجارة بحر الحجاز ، ونجحوا في تحويل تجارة الشرق الأقصى من الخليج العربي إلى بحر الحجاز سعياً وراء هدف واحد هو إضعاف الخلافة العباسية من الناحية الاقتصادية .

وزاد من أهلية بحر الحجاز أنه كان طريقاً مسلوكةً من مصر إلى مكة والمدينة ، فمدينة القلزم (السويس الحالية) كانت مركزاً هاماً لتجمع الحجاج في مصر في العصور الوسطى ، وكان الحجاج المصريون والمغاربة وغيرهم يصلون إليها من القاهرة إما في خليج أمير المؤمنين - قبل ردمه - وإمماً سيراً في القوافل عبّر الصحراء الشرقية . فإذا وصل الحجاج إلى القلزم فإنهم يركبون بحر الحجاز قاصدين شواطئ الحجاز مباشرةً أو يسلكون الطريق البري إلى أيلة ومنها إلى الحجاز . على أن طريق الحجاج عبر بحر الحجاز من الشمال تعطل زمن الحروب الصليبية إذا لم يعد الطريق الآمن للحجاج ، فتحول المسلمون إلى طريق آخر إذ كانوا يركبون النيل إلى مدينة قوص ومنها يسلكون الصحراء إلى ميناء عيذاب على الساحل المواجه لميناء جدة ، ثم يعبرون بحر الحجاز إلى جدة ، وقد وصف لنا هذا الطريق الرحالة ابن جبير في رحلته إلى الأراضي الحجازية سنة ٥٧٩هـ / ١١٨٣م فصعد ابن جبير في النيل من القاهرة إلى قوص ، ثم سافر من قوص إلى عيذاب بطريق الصحراء ، وهو الطريق الذي ذاعت شهرته في عالم التجارة في العصور الوسطى . وتعجب ابن جبير لما شاهده فيه من كثرة القوافل الحاملة لسلع الهند خاصة الفلفل الذي يقول إنه خيل إليه لكثرته أنه يوازي التراب قيمةً ، وعندما وصل ابن جبير إلى عيذاب على شاطئ بحر الحجاز شهد بأنها « من أحفل مراسي الدنيا » .

وركب ابن جبير أحد (الجلاب) وهي المراكب التي تنقل الحجاج بين عيذاب

وجده والتي لا يستعمل في صنعها مسمار ، غير أن أهل عيذاب — كما قال ابن جبير — لم يحفلوا براحة الحجاج فكانوا « يشحنون بهم الجلاب ، حتى يجلس بعضهم على بعض ، وتعودُ بهم كأنها أفصاصُ الدجاج المملوءة . . . ويقولون : علينا بالألواح ، وعلى الحجاج بالأرواح » على حدّ قوله .

وكان على المسلمين في الربع الأخير من القرن السادس الهجري /الثاني عشر الميلادي مواجهة الخطر الصليبي الذي هدد السيادة الإسلامية على بحر الحجاز . فقد استولى الصليبيون على أيلة (على خليج العقبة) وهددوا طريق سفن الحجاج المتجهة من شمال بحر الحجاز إلى ميناءي جدة وينبع ، وكذلك هددوا التجارة المتبادلة بين مواني بحر الحجاز وبحر الروم أو البحر المتوسط .

وتجراً أحد أمراء الصليبيين واسمه أرناط في المصادر العربية ورينودى شاتيون في المصادر الأوربية صاحب حصن الكرك ، وقام بمشروع خطير سنة ١١٨٢م قصد به القضاء على السيادة الإسلامية في بحر الحجاز وتحقيق سيادة الصليبيين على هذا البحر ، ثم طعنَ الإسلام — والعاذُ بالله — في قلبه بغزو الحرمين الشريفين . غير أن العالم الإسلامي في الشرق وقتذاك كان قد توحدت أركانه في وحدةٍ سياسيةٍ قوية على رأسها صلاح الدين الأيوبي .

وأنار مشروعُ أرناطِ نائرةَ المسلمين في كل مكان ضد الصليبيين ، خاصةً بعد أن استولى أرناطُ الصليبي على أيلة وشرع في بناء عدة سفن حُمِلت أجزاءها مفككة على ظهور الجمال حتى خليج العقبة حيث رُكِّبت ونزلت إلى البحر .

وبعد أن جهز أرناطُ تلك السفن الصليبية أغارت على الموانئ الواقعة على بحر الحجاز مما أثار رعب سكانها ودهشتهم لعدم رؤيتهم سفناً فرنجية في مياه ذلك البحر من قبل ، وأغار أسطولُ أرناط في بحر الحجاز على ميناء عيذاب المواجه لميناء جدة ،

ونهب الصليبيون بضعة سفنٍ قدمت من جدة وعدن والهند ، ووصف المؤرخ أحمد ابن علي المقرئ المتوفي سنة ٨٤٥هـ / ١٤٤٢م ذلك بقوله : « وأخذوا بعذاب مرَّكباً يأتي بالحجاج من جدة ، وأخذوا في الأسر قافلةً كبيرةً من الحجاج فيما بين قوص وعذاب ، وقتلوا الجميع ، وأخذوا مركبين فيهما بضائعُ جاءت من اليمن ، وأخذوا أطعمةً كثيرةً من الساحل كانت معدة لميرة الحرمين ، وأحدثوا حوادث لم يُسمع في الاسلام بمثلها ، ولا وصل قبلهم رومي إلى ذلك الموضع » .

وتجراً الصليبيون وعبروا بحرَ الحجاز من عذاب إلى شاطئ الحجاز ، فتلوا على ساحل الحوَّاء قرب ينبع ، وأغاروا على القوافل ، وأصبحوا على مسيرة يومٍ واحد من المدينة النبوية ، بل عزموا على دخول مدينة الرسول - صلى الله عليه وسلم - وإخراجه من الضريح المقدس « لينبشوا قبره عليه السلام وينقلوا جسده الشريف إلى بلادهم ويدفنوه عندهم ولا يمكنوا المسلمين من زيارته إلاَّ بجُعل » كما يقول المقرئ .

وقد شرح القاضي الفاضل عبد الرحيم بن علي البيساني في رسالة من رسائله الأدبية الرائعة أن الصليبيين أرادوا من حملتهم في بحر الحجاز تحقيقَ هدفين خطيرين ، فقال : « وكان للفرنج مقصدان ، أحدهما قلعةُ أيلة التي هي على فوهة بحر الحجاز ومداخله ، والآخر الخوضُ في هذا البحر الذي تجاوره بلادهم من سواحلهم » ، ثم شرح القاضي الفاضل ذلك الهدف الثاني بقوله : « وأما الفريقُ القاصدُ سواحل الحجاز واليمن ، فقدّر أن يمنع طريقَ الحاج عن حجّه ويحول بينه وبين فحّه ، يأخذ تجارَ اليمن وأكارمَ عدن ، ويلُمُّ بسواحل الحجاز فيستبيح والعياذ بالله المحارم ، ويُهَيِّج جزيرة العرب بعظيمةٍ دونها العظام » .

ومعنى قول القاضي الفاضل أن الصليبيين أرادوا الاستيلاء على عدن في الجنوب

والسيطرة على ايلة في الشمال حتى تكون لهم السيادة الكاملة على بحر الحجاز ، ويحتكروا بالتالي تجارة الشرق الأقصى والمحيط الهندي ، يُضاف إلى ذلك رغبة الصليبيين في الانتقام من المسلمين بالاستيلاء على مقدساتهم الدينية ، لهذا ثار المسلمون في كل مكان ، وكما قال القاضي الفاضل في رسالة من رسائله : « وما ظنّ المسلمون إلاّ أنها الساعة ، وقد نُشر مُطوّيُّ أشراطِها ، والدنيا وقد طُوى منشورُ بساطِها ، وانفطر غضبُ الله لفناء بيته المحرّم ومقام خليله الأكرم ، وتراث أنبيائه الأقدم ، وضريح نبيّه الأعظم صلى الله عليه وسلم ، ورجّوا أن تَشحَدَ البصائر آية كآية هذا البيت إذ قصده أصحابُ الفيل ووكّلوا إلى الله الأمر وكان حسبهم ونعم الوكيل . »

وما كادت هذه الأخبار تصل إلى صلاح الدين الأيوبي وهو في بلاد الشام حتى أرسل إلى نائبه على مصر العادل سيف الدين يأمره بتجهيز قائد الأسطول الأمير حسام الدين لؤلؤ الحاجب خلف العدو الصليبي في بحر الحجاز . واهتم القائدُ حسام الدين لؤلؤ ببناء أسطولٍ من السفن الكبيرة ، حُمِلت أجزاءه مفكّكة على ظهور الجمال إلى القلزم حيث أعدت وشحنت بالرجال ، ونزلت السفن الإسلامية في بحر الحجاز .

وبدأ القائدُ المسلم حسام الدين بحصار أيلة وظفر بمراكب الصليبيين وأسر من فيها ، ثم أسرع بعد ذلك بمطاردة السفن الصليبية حتى أوقع بها عند عيذاب فشواطئ الحجاز عند ساحل الحوراء ، ويبدو أن الصليبيين أخذوا على غرة فترك بعضهم السفن ولاذوا بالجبال ، وأطلق المسلمون سراح المأسورين من التجار .

ثم صعد حسام الدين لؤلؤ ورجاله برّ الحجاز ، وتعقبوا المنهزمين وطاردوا الصليبيين بين الجبال ، وكانوا على مسافة يومٍ واحدٍ من المدينة المنورة وأسروهم

جميعاً ، وكان مَوْسِمُ الحج قد قَرُب فأرسل حسامُ الدين لؤلؤ أسيرين من الصليبيين إلى مِنتى حيث « نحرهما هناك كما تنحر البدن التي تساق هدّياً إلى الكعبة » ، وعادوا ببقية الأسرى إلى مصر .

وأمر السلطانُ صلاح الدين الأيوبي بقتل أولئك الأسرى ليكونوا عبرة لكل من يتجرأ على الاعتداء على « حرم الله وحرم رسوله » وتم قتلهم بعد استعراضهم في شوارع القاهرة والاسكندرية ، ووصف الرحالة ابن جبير - وهو شاهد عيان لهذه الحوادث - ما شهدته في مدينة الاسكندرية أوائل ذى الحجة سنة ٥٧٨هـ من اجتماع الناس لمعاينة أسرى الصليبيين الذين « أُدْخِلُوا البلد راكبين على الجمال ، ووجوههم إلى أذنانها ، وحولهم الطبول والأبواق » .

وهكذا حمى الأيوبيون بحرَ الحجاز من الخطر الصليبي ، وعملوا على أن يظل بحرَ الحجاز بحرّاً إسلامياً خالصاً ، وقتلهم سلاطينُ المماليك من بعدهم ، فمن المعروف أن السلطان المملوكي الظاهرُ بيبرس أرسل بعثةً لتعمير قلعة القلزم حتى تكون تلك القلعة على أهبة الاستعداد لحماية بحر الحجاز من الشمال ، وأقام في القلعة حاميةً قوية من الجنود .

وفي سنة ٦٩٧هـ استولى السلطانُ بيبرس على أيلة من الصليبيين ، وأمنَ الطريق البري للحج . وعندما انتهى الوجودُ الصليبي من بلاد الشام نهائياً على يدِ السلطان المملوكي الأشرف خليل بن قلاوون باستيلائه على ميناء عكا سنة ٦٩٠هـ / ١٢٩١م أمنت التجارةُ في شمال بحر الحجاز تماماً من إغارات الصليبيين .

غير أن العالم الإسلامي في العصور الوسطى ابتلى بخطرٍ مدمرٍ آخر هو خطرُ المغول أو التتار ، فقد كان غزوهُ لآسيا للشرق الإسلامي عنيفاً كلَّ العنف ، إذ ضرب بجيوشه كلَّ ما صادفَه في طريقه ، ونكّل بالمسلمين وتفنّن في تعذيبهم

بشتى الوسائل والأساليب حتى أصبح الغزو المغولي موضعَ حديثِ المؤرخين المسلمين المعاصرين وغير المعاصرين . وفي سنة ١٢٥٥هـ / ١٢٥٧م بدأ غزو المغول للعراق واستولوا على مدينة بغداد وقتلوا الخليفةَ العباسي المستعصم بالله ، وقضوا على الخلافة العباسية . وترتب على الغزو المغولي انسدادُ معظم طرق التجارة الآسيوية بين الشرق والغرب بحيث لم يبق آمناً من تلك الطرق التجارية سور طريق بحر الحجاز . واستغلت سلطنة المماليك في مصر تلك الفرصة واحتكرت تجارة الشرق ، وحرصت على جذب هذه التجارة ، وحث التجار على القدوم بمتاجهم إلى الديار المصرية عبر بحر الحجاز .

وعمل السلطان المملوكي المنصور قلاوون عن تنشيط التجارة في بحر الحجاز بمختلف الطرق ، من ذلك أن السلطان قلاوون تودد إلى القوى الإسلامية الواقعة على شاطئ بحر الحجاز وأخذ يحسّنُ علاقته بحكامنا خاصةً مع الملك يوسف الأول بن عمر ملك اليمن وأبى نبي شريف مكة . وأرسل قلاوون إلى نوابه بالثغور يأمرهم بحسنِ معاملة التجارِ والتودد اليهم وترغيبهم ومراعاة العدالة فيما يجبونه منهم من أموال ، وكتب السلطان قلاوون منشوراً إلى التجار الوافدين على مصرَ عن طريق بحر الحجاز ، من الصين والهند والسند واليمن ، يرحب بهم ويصف لهم محاسن مصرَ ويغريهم على القدوم إليها بمتاجهم .

وقد أورد القلقشندي في كتابه «صبح الأعشي في صناعة الإنشا» نصَّ هذا المنشور الذي ورد فيه : « ومن يؤثر الورود إلى ممالكنا إن أقام أو تردّد النقلة إلى بلادنا الفسيحة أرجاؤها ، الظليلة أفيائها وأفناؤها ، فليعزم عزمَ من قدر الله له في ذلك الخير والخيرة ، ويحضر إلى بلاد لا يحتاج ساكنها إلى ميرةٍ ولا إلى ذخيرة ، لأنها في الدنيا جنةٌ عدنٌ لمن قطنَ ، ومسلاةٌ لمن تغرّب عن الوطن . . . فمن وقف على مرسومنا هذا من التجار المقيمين باليمن والهند والصين والسند وغيرهم ،

فليأخذ الأهبة في الارتحال إليها والقدوم عليها ، ليجد الفعّال من المقال أكبر ، ويرى إحساناً يقابل في الوفاء بهذه العهود بالأكثر ، ويحل منها في بلدة طيبة ورب غفور ، وفي نعمة جزاؤها الشكر وهل يجازى إلا الشكور » .

غير أن تجارة بحر الحجاز تلقت ضربةً كبرى في نهاية القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي عندما اكتشف البرتغاليون طريق رأس الرجاء الصالح سنة ٨٩٢هـ ووصلوا إلى الهند عن طريق الطواف حول إفريقيا سنة ٩٠٤هـ / ١٤٩٨م ، وبذلك تحولت التجارة العالمية من بحر الحجاز إلى طريق المحيط الأطلنطي فالمحيط الهندي ، وبدأت تنهار موانئ بحر الحجاز من مدخله الجنوبي في عدن إلى طرفه الشمالي في السويس ، وذبلت الموانئ التجارية الواقعة على بحر الحجاز ، وخسرت البلاد ما كانت تجنيه من ثمار التجارة العالمية ، ومنع البرتغاليون السفن الإسلامية من ممارسة أي نشاط تجاري في مياه المحيط الهندي ، وحرقوا المدن المطلة على الساحل الشرقي الجنوبي لشبه الجزيرة العربية ، وفتكوا بالأسرى المسلمين ، وتحالفوا مع الأحباش ضد القوى الإسلامية ثم حاولوا التسلل من المحيط الهندي إلى بحر الحجاز لبسط سيطرتهم عليه خاصة بعد استيلائهم على سقطرى ، وبعد هزيمة الأسطول المملوكي في موقعة ديو البحرية سنة ٩١٥هـ / ١٥٠٩م ازداد تحكّم البرتغاليين في طريق بحر الحجاز . ودخلت السفن البرتغالية هذا البحر الإسلامي عام ٩١٧-٩١٨هـ / ١٥١١م وهاجموا سواكن ، واستولوا على جزيرة كمران سنة ٩١٩هـ / ١٥١٣م في محاولة منهم للوصول إلى جدّه والأماكن المقدّسة في مكة والمدينة .

وأرسل البرتغاليون حملةً بحريةً بقيادة لوبوسوارز Lopo Soares للإستيلاء على ميناء جدّة ، وترددت الإشاعات القائلة بأن البرتغاليين يعتزمون الزحف إلى

المدينة المنورة لنش قبر الرسول عليه السلام ، غير أن سفنهم تحطمت بسبب ريح
صرصرٍ عاتيةٍ سخرها الله عليهم قبل وصولهم إلى جدة .

يضاف إلى ذلك أن السلطان المملوكي قانصوه الغوري أرسل عام ١٥١٤م / ٩٢٠هـ
أسطولاً بحرياً على رأسه الأمير حسين كردي الذي وصل إلى جدة وبني حولها
سوراً ضخماً ، وأبحر في طريقه إلى الهند ، ولما علم البرتغاليون بقوة الأسطول
المملوكي انسحبوا من مياه بحر الحجاز وعدن ، ولم يستطع حسين كردي تحقيق
نصر على البرتغاليين الذين كانت قد توطأت أقدامهم في الهند . ولكن هذه الحملة
المملوكية نجحت في إبعاد الخطر البرتغالي عن بحر الحجاز في الوقت الذي ضاع طريق
بحر الحجاز التجاري نهائياً بسقوط سلطنة الممالك في مصر على أيدي العثمانيين سنة
١٥١٧م / ٩٢٢هـ .

ومن الجدير بالذكر أن العثمانيين جعلوا بحر الحجاز — كما كان بحر إسلامياً
مغلقاً يحرم على السفن غير الإسلامية ارتياده فيما وراء ثغر «مخا» في اليمن . وحرص
العثمانيون على الدفاع عن بحر الحجاز وانقاذه من الخطر البرتغالي ، واستمر هذا
الخطر قائماً حتى بداية القرن الثاني عشر الهجري / أواخر القرن السابع عشر الميلادي
عندما أذنت السلطات العثمانية لسفن شركة الهند الشرقية في دخول بحر الحجاز
حتى ميناء جدة ، وظلت المنطقة بين ميناءي جدة والسويس منطقة مغلقة في وجه
السفن المسيحية حتى عهد علي بك الكبير الذي انفرد بحكم مصر (١١٨١-١١٨٧ هـ /
١٧٦٧-١٧٧٢ م) فسمح للسفن المسيحية أن تمتد رحلاتها إلى السويس لتنشيط التجارة
بين بحر الحجاز والبحر المتوسط عبر القاهرة والاسكندرية . وبدأ بحر الحجاز منذ
ذلك الوقت يرى أعلام سفن غير إسلامية تمخر عبابه بعد أن ظلّ بحر إسلامياً
طيلة قرونٍ عديدة .

واحتلت الموانئ الواقعة على شواطئ بحر الحجاز أهمية كبيرة في تجارة العالم الوسيط . فقد كانت تجارة الهند والصين تأتي إلى بحر الحجاز من مدخله الجنوبي حيث مدينة عدن ، وكانت عدن الميناء الأساسي للسفن القادمة من الشرق الأقصى ولذلك وُصفت بأنها « دهلِيزُ الصين » ، وأشار ابن المجاور المتوفي سنة ٦٩٠هـ / ١٢٩١م وغيره من المؤرخين إلى المعاملة السيئة التي كان يلقاها التجار في ميناء عدن ، إذ صار من التقاليد المرعية عند وصول إحدى السفن إلى عدن أن يصعد إليها عمال الميناء وينزعوا قلاعها ودفتها ومرساتها حتى لا يمكنوها من الإبحار قبل أن تدفع الضرائب المستحقة على ما تحمله من المتاجر .

أما التجار فكانوا يفتشون تفتيشاً دقيقاً قبل أن يسمح لهم بالنزول من السفن إلى الميناء ، وبلغ من دقة هذا التفتيش أنه تناول « العمامة والشعر والكمين وحزّة السراويل وتحت الأباط . . . كذلك وجدت عجوز تفتش النساء وتضرب بيدها في أعجازهن » . فإذا أتم التاجر بيع بضاعته ودفع ما عليه من ضرائب وتأهب للعودة من حيث أتى ، طاف منادٍ في طرقات عدن معلناً أن التاجر الفلاني سيغادر الميناء فمن له عليه دين أو مال فليطالبه به ، وإذا لم يظهر للتاجر دائنٌ يسمح له بالرحيل .

وكانت عدن في العصور الوسطى مركزاً هاماً من أهم مراكز التجارة الكارمية ، وأول إشارة في المصادر المتداولة إلى طائفة التجار الكارمية ترجع إلى سنة ٤٥٦هـ / ١٠٦٣م عندما أشار ابن أبيك الدواداري إلى تأخر التجار وانقطاع الكارم وذلك زمن الخليفة المستنصر الفاطمي قبيل الشدة المستنصرية ، وهذا دليل واضح على أن نشاط التجار الكارمية بدأ منذ العصر الفاطمي إن لم يكن قبل ذلك . وقد احتكر التجار الكارمية تجارة بحر الحجاز والمحيط الهندي خاصة تجارة التوابل وغير ذلك من المتاجر الشرقية التي كانوا يجلبونها عن طريق عدن إلى مصر لبيعها إلى تجار المدن الإيطالية التجارية وغيرهم . وهذه التجارة المربحة جعلت من التجار الكارمية

الطبقة المميزة والمفضلة لدى حكام مصر واليمن لكثرة الضرائب المجبية منهم .
يضاف إلى ذلك أن تجار الكارم اشتغلوا أيضاً في الأعمال المصرفية وفي السفارة بين
الحكام والسلاطين ، وبلغ بهم الثراء مبلغاً كبيراً ، وظهرت بينهم أسرات كبيرة
عرفت بثرائها واتصالاتها بالخلفاء والسلاطين .

وشيد الكارمية الكثير من المساجد والمدارس والمستشفيات في مكة والفسطاط
والاسكندرية وغيرها من المدن الإسلامية الهامة ، وعمل بعضهم بالتدريس والقضاء
بجانب اشتغالهم بالتجارة . غير أن معلوماتنا عن طبيعة نشاط تجار الكارم ونشأتها
وتطورها وتنظيماتهم التجارية وكذلك أسباب انهيار تجارتهم لاتزال معلومات ضئيلة .

ومن الموانئ التي أسهمت في تجارة بحر الحجاز ميناء زبيد الذي كان يجتمع
فيه التجار من الحبشة والحجاز والعراق ومصر للمتاجرة والمبادلة . أمّا موانئ مصوع
وسواكن وزيلع فقد اقتصت بنقل تجارة الحبشة والنوبة مثل الشمع والعسل
والمعادن والعاج والقطن . وتخبرنا المصادر التاريخية أن معاملة التجار في هذه الموانئ
كانت سيئة مما دفع التجار إلى الاتجاه إلى موانئ بحر الحجاز الأخرى .

ويلاحظ أنه بعد سقوط مدينة القسطنطينية في أيدي العثمانيين سنة ١٤٥٣/٨٥٧م
حاولت سلطنة المماليك في مصر والشام تحطيم المركز التجاري لعدن ، التي كانت
تمر في النصف الثاني من القرن التاسع الهجري بمرحلة من مراحل الفوضى بعد سقوط
دولة آل رسول . وعمل سلاطين المماليك على إحلال جدّة محلّ ميناء عدن كميناء
أساسي للسفن القادمة من الشرق الأقصى ، وخدّر سلاطين المماليك السفن التجارية
من الرسو في عدن ، وخفضوا الرسوم الجمركية في موانئ جدّة وينبع . وفرضوا
رسوماً عاليةً على السفن التي يثبت أنها تمر بعدن أو ترسو بها .

وهكذا ازدهرت جدّة وأصبحت هي ومكة حتى نهاية العصور الوسطى مركزاً
هاماً من مراكز تجارة الشرق .

وميناء جدة - كما هو معروف - هو ميناء مكة المكرمة وكان يستقبل الحجاج القادمين بطريق البحر فتزدهر اسواقها في مواسم الحج ، وينتهي منها الحجاج لدخول البيت الحرام لاستبدال سلعهم والسير إلى الشام بعد المقام بمكة ، وسرعان ما أصبحت جدة ميناء الحجاز كله . وعند وصول السفن إلى جدة كانت حمولتها تُفرغُ لتقدير الرسوم الجمركية عليهما ، ثم تنقل على سفن صغيرة إلى ميناء الطور ، ومنها برّاً إلى دمشق أو القاهرة ، وكانت الرسوم المجبّية في ميناء جدة لا تقل سنوياً عن مائتي ألف دينار .

ومن موانئ بحر الحجاز الهامة التي أسهمت في تجارة العصر الوسيط ميناء الينبوع (ينبع) وهو كما وصفه المؤرخ ابن إياس المتوفي سنة ١٥٢٤/٩٣٠م « ميناء كبير ، كثيرُ العمائر والأسواق ، وله بندر ترد إليه السفنُ بالغلّال كل سنة ، وتقدر قيمة تجارته كلّ عام بحوالي ثلاثين ألف دينار » .

ولعب ميناء عيذاب على الساحل المواجه لميناء جدة ، كما ذكرنا ، دوراً هاماً في تجارة بلاد الحجاز واليمن ، ورأينا كيف وصف الرحالة ابن جبیر عيذاب بأنها « من أحفل مراسي الدنيا ، بسبب أن مراكبَ الهند واليمن تحطّ فيها وتقلعُ منها ، زائداً إلى مراكب الحجاج الصادرة والواردة » . وكانت متاجرُ الشرق خاصة التوابل تصل إلى عيذاب من عدن وتحملها الجمال إلى قوص ومنها على النيل إلى الفسطاط فالاسكندرية ، حيث تأخذ طريقها إلى أوروبا . وظلت عيذاب عامرة بما يصدر إليها حتى نهاية القرن الثامن الهجري ، حين كثرت بها عصابات قطاع الطرق ، فقلّت شهرتها ، واتجه التجارُ إلى الطريق البحري شمالاً إلى موانئ جدة وينبع والطور والسويس .

أما ميناء الطور فقد كانت السفن تصل إليه نهائياً لكثرة الشعب المرجانية التي يخشى منها على المراكب . ثم تنقل المتاجر من الطور إلى القاهرة بالقوافل بينما أصبح

ميناء أيلة (العقبة) خاصاً لمرور السلع القاصدة إلى بلاد الشام ، كما كان ميناء السويس (على مقربةٍ من مدينة القلزم القديمة) أقرب الموانئ إلى القاهرة والفسطاط . وكانت تصل إلى السويس سفن التجارة الصغيرة من ميناء جدة وعدن محملةً بالتوابل والعطور والعقاقير والأحجار الكريمة والعنبر والمسك ، ثم تحمل على ظهور الجمال عبر الصحراء إلى القاهرة ثم بالنيل إلى الاسكندرية .

أما عن وصف سفن بحر الحجاز ومراكبها في العصور الوسطى فلأسف لم تصلنا سفن لوصفها ، وإنما يستقى الباحثُ معلوماته عن السفن الإسلامية الأولى من الصور والرسوم التي وجدت في المخطوطات التي ترجع إلى تلك العصور الوسطى وكذلك من وصف الرحالة المسلمين .

ومن المعروف أن طبيعة بحر الحجاز تختلف عن طبيعة بحر الروم أو البحر المتوسط لما يحتويه بحر الحجاز من شعب مرجانية ، وما به من تيارات بحرية ، وما يهب عليه من رياح وأعاصير ، ولهذا كانت هناك عوامل كثيرة أثرت في بناء سفن بحر الحجاز وجعلت الإبحار في هذا البحر أمراً صعباً في العصور الوسطى . ويصف لنا الرحالة ابن جبير المتوفي سنة ٦١٤هـ/١٢١٧م صعوبة الإبحار في بحر الحجاز فيقول : « وكانت أهوالاً شتى ، عصمتنا الله منها بفضلها وكرمه ، فمنها ما كان يطرأ من البحر واختلاف رياحه وكثرة شعبه المعترضة فيه ، ومنها ما كان يطرأ من ضعف عدة المراكب واختلالها ، واقتصامها المرة بعد المرة ، عند رفع الشراع أو حطه ، أو جذب مرسى من مراسيه ، وربما سنحت الجلبة (سفن لا يستعمل في بنائها المسامير المعدنية) بأسفلها على شعب من تلك الشعاب أثناء تخللها فنسمح لها هدأً يؤذن باليأس ، فكنتُ فيها نموت مراراً ونحيا مراراً » . وتحدث أيضاً الرحالة ابن بطوطة المتوفي سنة ٧٧٩هـ/١٣٧٧م في رحلته المسماة « تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار » ، عن صعوبة الإبحار في بحر الحجاز فقال : « وهذا

البحر لا يسافر فيه بالليل لكثرة أحجاره وإنما يسافرون فيه من طلوع الشمس إلى غروبها ، ويرسُون وينزلون إلى البر ، فإذا كان الصباح صعدوا إلى المركب ، وهم يسمون رئيس المركب الرّبان ، ولا يزال أبدأً في مقدم المركب ينبّه صاحب السكان (أي دفة السفينة) على الاحجار ، وهم يسمونها النبات .

لهذا احتاجت سفن بحر الحجاز إلى أنواع خاصة من الخشب يمتاز بمثاقنه ومرونته ، فكانت ألواح الهياكل تصنع من خشب الساج أو خشب جوز الهند وهو خشب شديد الاحتمال لا يتشقق ولا يتقلص ولا يتغير شكله يجلب من الهند ، وكان هيكل سفن بحر الحجاز يثبت بعضه إلى بعض على أبسط صورة ، ولا يستعملون فيها المسامير ، وكانت هذه السفن تسمى الجُلاب .

وذكر الرحالةُ ابن جبير أن هذه السفن « ملفقةُ الانشاء لا يُستعمل فيها مسمار البتة ، إنما هي مخيطةُ بأمراسٍ (أي حبال) من القِنْبَار ، وهو قشر جوز النارجيل (أي ليف جوز الهند) ، يدرسونه إلى أن يتخيّط ويفتلون منه أمراًساً يخيطنون بها المراكب ويخلّلونها بدُسُر (أي مسامير) من عيدان النخيل ، فإذا فرغوا من إنشاء الجلبة على هذه الصفة سَقَوْها بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش وهو أحسنها ، وهذا القرش حوتٌ عظيم في البحر . . . ومقصدهُهم في دهانِ الجلبة ليلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر ، ولذلك لا يصرفون فيه المركب المسماري . . . ومن أعجب أمر هذه الجلاب أن شرّعها منسوجةٌ من خوص شجر المقل (أي شجر الدوم) . . فمجموعتها متناسب في اختلال البنية ووهنها » .

وقد اختلف المؤرخون القدامى في معرفة الأسباب التي من أجلها استعملت حبالُ الليف بدلاً من المسامير في بناء سفن بحر الحجاز في العصور الوسطى ، فذكر المسعودي المتوفي سنة ٣٤٥ أو ٣٤٦ هـ صاحب كتاب « مروج الذهب ومعادن

الجوهر » أن سبب عدم استخدام مسامير الحديد في هذا النوع من السفن أن ماء البحر يذيب الحديد فترقُ المسامير في البحر فتضعف ، بينما ذكر الادريسي المتوفي سنة ٥٦٠هـ وابن جبير وابن بطوطة أن السفن المخيطة تكون مرنة ، فإذا اصطدمت بالشعاب المرجانية في بحر الحجاز كانت أقلّ تعرضاً للكسر من المراكب المصنوعة بالمسامير .

وكانت هناك أسطورةٌ منتشرة في العصور الوسطى ذكرها القزويني المتوفي سنة ٦٨٢هـ في كتابه « عجائب المخلوقات » ، وكذلك المؤرخ النويري السكندري المتوفي سنة ٧٧٥هـ في كتابه « الإنعام بالإعلام فيما جرت به الأحكامُ والأُمور المقضية في واقعة الاسكندرية » ، ذكر أن سببَ عدمِ استخدامِ مساميرِ الحديد في هذا النوع من السفن هو خوفُ الملاحين من جبال المغناطيس ، « وهي جبال كثيرة قد علا الماء عليها ، فلهذا لا تستعمل المسامير في هذا البحر خوفاً من جذب جبال المغناطيس لها » ، ويبدو أن هذه الأسطورة كانت منتشرة في العصور الوسطى ، بدليل ما ذكره الرحالة الإيطالي ماركو بولو وغيره عن سببِ عدم استعمال المسامير في بناء سفن المحيط الهندي .

وتميّزت سفنُ بحرِ الحجازِ بالإضافة إلى نوع الخشب وكيفية تثبيت الألواح بعملية الجلفطة ، فبينما كانت سفن بحر الروم تُقلّط بالقار ، نجد أن سفن بحر الحجاز تقلّط كما ذكر ابن جبير بالدّسر أي المسامير الخشبية المصنوعة من عيدان النخل ثم تُسقى بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش .

أما عن أنواع المتاجر التي كان يحملها التجار من الهند والصين وساحل شرق افريقية إلى موانئ بحر الحجاز في العصور الوسطى ، فأهمها التوابل وبخاصة الفلفل ،

وكان الفلفل من أهم السلع المطلوبة في الغرب الأوروبي لضرورة استخدامه في طعام الأغنياء ، ولعلاج بعض الأمراض ، وفي صناعة الخمور وحفظ الطعام . ومن مئات السلع التي لعبت دوراً هاماً في تجارة مدن وموانئ بحر الحجاز في العصور الوسطى : الدار الصيني (القرفة) ، والقرنفل ، والخلنجان ، والزنجبيل ، والراوند ، والكافور ، والعود الهندي ، والهل (الحبّان) ، وجوزة الطيب ، والزعفران ، ومن العطور والبخور عود النّد والمسك وخشب الصندل والعنبر واللادن والمصطكي ، هذا فضلاً عن العاج والحريّر والأحجار الكريمة .

هذه لمحة عامة عن تاريخ بحر الحجاز في العصور الوسطى ، وقد رأينا أن بحر الحجاز ظل منذ فجر الاسلام وحتى مطلع العصور الحديثة بحراً إسلامياً خالصاً ، وشرياناً من أهم شرايين تجارة العالم الوسيط ، وأسهمت مدنه وموانئه المزدهرة في تاريخ الحضارة الإنسانية .

